



## Stationsbyen og landskabet

Boris, Stefan Darlan; Caspersen, Ole H.; Clemmesen, Thomas Juel

*Published in:*  
Stationsbyer i dag

*Publication date:*  
2013

*Document version*  
Tidlig version også kaldet pre-print

*Citation for published version (APA):*  
Boris, S. D., Caspersen, O. H., & Clemmesen, T. J. (2013). Stationsbyen og landskabet. I N. B. Groth, & C. Fertner (red.), *Stationsbyer i dag* (s. 157-173). Realdania.  
[http://issuu.com/realdania.dk/docs/stationsby\\_mailvers](http://issuu.com/realdania.dk/docs/stationsby_mailvers)



# STATIONSBYEN OG LANDSKABET

Af Stefan Darlan Boris, Ole Hjort Caspersen og Thomas Juel Clemmensen

Landskabsanalysen af oplandet til de udvalgte stationsbyer har dels til hensigt at belyse samspillet mellem stationsbyen og det omkringliggende landskab før og nu. Men ikke mindst er det landskabets fremtidige rolle som attraktions- og lokaliseringsfaktor som behandles i dette afsnit.

Analysen tager afsæt i, at vores natursyn i dag er ændret radikalt i forhold til blot 40-50 år siden. Miljørelaterede problemer har i de sidste årtier åbnet vores øjne for nødvendigheden af at beskytte naturen, og der findes adskillige eksempler på stadig større naturgenopretningsprojekter, som bliver iværksat for at kompensere for tidligere tiders ødelæggelser og forringelser. Oprettningen af Skjern Å og nu også Fil sø er blot to af mange eksempler. De tre nye nationalparker kan også opfattes som et udtryk for ønsket om at beskytte og tilmed forbedre de eksisterende natur- og landskabsforhold. Ændringen af natursynet kommer også til udtryk ved, at vi har fået en ny politik omkring skovdriften i statsskovene, hvor man i løbet af få år har indført en mere naturnær driftsform, som bl.a. skaber nye vådområder og lysåbne arealer inde i skoven. Der er med andre ord sket en udvikling fra et mere produktivistisk præget natursyn til et natursyn, som i dag i højere grad tillægger naturen værdi for dens eget værd, og i den udvikling ligger også en øget erkendelse af de økosystemtjenester, som naturen bidrager med til det øvrige samfund.

## Landskabsbyer

Det ændrede natursyn kommer dog ikke blot til udtryk igennem naturbeskyttelse og naturgenopretning. Naturen og landskabets æstetiske kvaliteter udgør i stigende grad et vigtigt element i vores beslutningsproces når vi udvælger lokaliteter, som vi ønsker at besøge i ferier eller i fritiden. Derudover kommer det ændrede natursyn klart til udtryk igennem vores præferencer i forbindelse bosætning, ikke mindst spiller udsigten en betydning. En ejendom stiger i værdi hvis den ligger med udsigt til et landskab eller et landskabselement, som vi forbinder med stor en stor værdi. Det er velkendt at udsigt til havet spiller en stor rolle, men også udsigt til skov eller en sø vurderes som værdifuld og udviklingen i natursynet præger derfor også den måde vi tænker nye bebyggelser på i landskabet.

Der er eksempler på at nogle kommuner tager afsæt i den ovenstående problemstilling og udvikler egentlige landskabsbyer. Disse nye bydele er karakteriseret ved, at der her skabes et tættere samspil mellem natur, landskab og bebyggelse end vi ser i de mere traditionelle bymæssige bebyggelser. Eksempler på denne tendens er fx Ullerødbyen i Hillerød eller Tankefuld i Svendborg. Begge er eksempler på byudviklingsprojekter med en meget lav bebyggelsesprocent og som trækker naturen ind i det bebyggede område. Samtidig er bebyggelserne orienteret i forhold til de visuelle og æstetiske oplevelser i landskabet. Bebyggelsesformerne skaber et nærrekreativt landskab omkring bebyggelsen, som giver mulighed for spontane daglige besøg i naturlige omgivelser. Denne tyde byer er populær idet den imødekommer nogle af de forventninger, som karakteriserer det nuværende natursyn. Men set i et større samfundsmæssigt perspektiv kan dens hensigtsmæssighed diskuteres, hvilket især skyldes, at den lave bebyggelsesprocent er forholdsvis resursekrævende. Ofte er den også vanskelig at betjene med offentlig transport grundet det lille kundegrundlag.

## Stationsbyer

I modsætning til landskabsbyerne er stationsbyerne anlagt i periode hvor det produktivistiske natursyn dominerede. Byerne var på forskellige måder tæt knyttet til landskabet, og i mange tilfælde var det faktisk landskabet, der betingende deres anlæggelse. Men det var ikke de visuelle og æstetiske aspekter ved landskabet, der var afgørende for placeringen. Derimod var den landbrugsmæssige tilknytning til oplandet vigtig. Vigtigt var også byens fysiske placering i landskabet i forhold til afstanden til nærmeste nabostationsby. Samtidig skulle topografien kunne tilgodese at jernbanedrift var muligt, hvilket indelbar at terrænforholdene skulle være egnede og dermed ikke præget af store bakker eller vanskelige hydrologiske forhold.

De nye stationsbyer var relativt kompakte og orienterede sig indad mod byens funktioner og ikke mod de omgivende landskabet, central for byen var derimod stationsområdet og butikkerne langs hovedgaden. Tilknytningen til landskabet var dog tydelig, dels udgjorde de et knudepunkt som pendlingsmål for den lokale arbejdskraft og i forbindelse med handel, dels havde de betydning i forbindelse med videretransport af landbrugsproduktionen. I dag er koblingen til landskabet forandret og stationsbyen har nærmest ingen betydning set i en landbrugsmæssig sammenhæng. Landskabets topografi og hydrologi har forsat betydning for banen, men banen har mistet sin betydning på grund af bilen. I den forbindelse er spørgsmålet, hvorvidt de udvalgte stationsbyer er opmærksomme på ændringerne i natursynet og dermed på det potentiale deres placering i landskabet giver, en placering der ofte er unik i forhold til de førømtalte landskabsbyer. Udnytter stationsbyerne det omkringliggende landskab til at skabe nye rekreative oplevelsesmuligheder, som kan tiltrække nye besøgende og eventuelt også nye beboere? Findes der et udnyttet potentiale, som ville kunne imødekomme de nye behov?

Landskabsanalyse beskriver de enkelte byområders relation til landskabet med henblik på at tegne et billede af byen placering i landskabet. På denne måde bliver det samtidig muligt at se byens udvikling som udtryk for forandringer i natursyn. Til uddybning af dette forhold opdeles landskabet samtidig i hverdagslandskabet, som er betegnelsen for det landskab, som vi dagligt færdes i, og besøgslandskabet. Hverdagslandskabet defineres her som værende landskabet op til 2 km fra bygrænsen. Besøgslandskabet er landskabet, der ligger op til 20 km fra stationsbyen. Her kommer man måske ikke så ofte, men det rummer til gengæld nogle kvaliteter, som vi er parat til at køre efter.



KOLIND

Byen i landskabet

Kolind ligger på sydsiden af det tidligere Kolindsund midt på Djursland. Byen er geologisk set placeret i det nordøstlige hjørne af Thorsager Smeltevandsterrasse ud mod den ekstramarginale smeltevandsdal, der strækker sig fra Grenå i øst over Kolind til Ryomgård og Pindstrup i vest. Landskabet ved Kolind er karakteriseret ved smeltevandsterrasserne som mod syd er svagt bakkede, det flade plateau i bunden af det tidligere Kolindsund og et mere markant bakkelandskab på sundets nordside, der i modsætning til sydsidens skrænter i vid udstrækning er beplantet med skov. På sydsiden af sundet er der i det sydvestlige hjørne af Kolind et privatejet skovområde, der er med til at skabe en naturlig afgrænsning for byen mod sydvest.

Fra den nordlige del af Kolind er der en vid udsigt mod nord ud over de markante terrænfald fra smeltevandsterrassen ned til dalens bund. Kanten og terrænfaldet præger nordsiden af byen på begge sider af Maarup Ådal, der er et karakteristisk landskabstræk, som deler den oprindelige landsby (A) fra den senere anlagte stationsby (B). De nyeste udstykninger i Kolind (C) har fundet sted i relation til det lettere kuperede terrænfald ned mod Maarup Å. Området består af offentlige anlæg, boldbaner og mindre landbrugs- og græsningsarealer i bunden af ådalen. På grund af terrænfaldet og udstykningerne fremstår området som en åben landskabskile i den sydøstlige del af Kolind, hvorfra der er god udsigt til det omkringliggende landskab på smeltevandsterrassen.

I området mellem byens nyeste udstykninger mod syd og smeltevandsterrassens kant mod nord ligger en stor del af Kolinds industri placeret (D). Mellem dette område og midtbyen findes de fleste af byens offentlige institutioner, der samlet set har karakter af parkbånd på grund af de mange

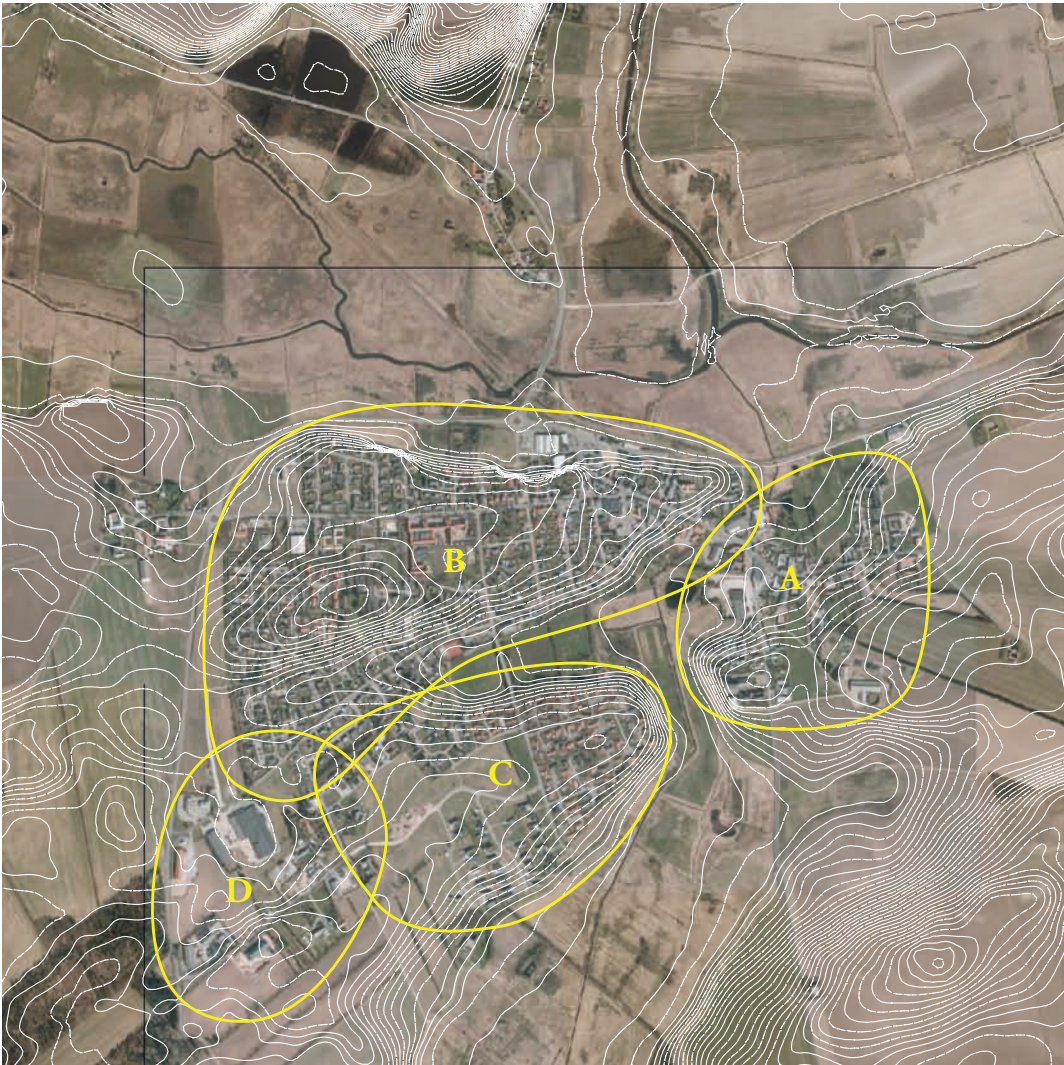


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2006) med byens områder

udendørsarealer i forbindelse med de enkelte byggerier, der bl.a. indeholder Kolind Centralskole, Kolind Svømmebad, og andre, samt åbne plæner, der hvor det tidligere Kolind Rådhus og Bibliotek lå (nedbrændte forår 2012).

Maarup Å har sit udspring i Thorsager Smeltevandsterrasse syd for Kolind og havde oprindeligt sit udløb i Kolindsund, nu Sydkanalen. Ådalen

udgjorde tidligere en naturlig afgrænsning mod vest for den oprindelige del af Kolind, men med etableringen af markedspladsen i Kolind og placeringen af stationen, begge vest for ådalen, er der med tiden sket en naturlig forflytning af byens centrale del til området vest for ådalen. Flere steder er åen skjult bag massiv beplantning og præget af dårlige adgangsforhold, hvilket er med til at skjule åens forløb i byen.

I smeltevandsdalens bund ligger det tørlagte Kolindsund, som oprindeligt strakte sig mellem Grenå og Kolind. Området er i dag præget af flade landbrugsarealer, afvandingskanaler og –grøfter. Flere arealer i området Kolind Enge står i lange perioder under vand og der arbejdes på etableringen af to lavvandende engsøer, Kolind Engsø, på i alt 35 ha. i nær relation til stationsområdet på byens nordside.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Kolinds placering på kanten af Thorsager Smeltevandsterrasse betyder at hverdagslandskabet rummer forskellige rekreative muligheder. Det fremstår langs kanten og syd for det tørlagte Kolindsund som et kuperet landbrugslandskab,

hvor der findes flere mindre skove og krat. Ryom Å, Korup å og Maarup å løber igennem klassiske ådale som præges af græs og engarealer. Nord for Kolind fremstår det tørlagte Kolindsund som et fladt landbrugslandskab, som flere steder drives forholdsvis ekstensivt. Indenfor en afstand på 20 km er der fra Kolind adgang til de fleste oplevelser i Djursland deriblandt nationalparken Mols Bjerge. Generelt gælder det, at der fra Kolind er forholdsvis kort afstand til de større sammenhængende skovområder samt til Kalø vig samtidig med at Århus befinder sig indenfor pendlingsafstand.

Landskabelige potentialer

Kolind minder på flere måder om Ryomgård som ligger mindre end 5 km vest for Kolind. Landska-

beligt findes der næsten de samme muligheder for oplevelser, dog har præges Ryomgårds hverdagslandskab af nogle større skovområder.

Det tørlagte Kolindsund udgør et markant landskabselement. På trods af jorden i det inddæmmede område flere steder omtales som meget frugtbart, undergår dele området samtidig marginaliseringsproces. En naturgenopretning af hele eller dele af Kolindsund rummer et meget stort rekreativt potentiale for Kolind. Den ville kunne forøge byens attraktionskraft væsentligt idet byen derved retter sig imod det natursyn som præger vores samtid. En genskabelse af dele af det tidligere sund ville kunne bevirke, at Kolind derigennem ville få adgang til havet. Samtidig rummer åerne i relation til Kolindsund store rekreative potentialer i form af naturoplevelser på kort afstand af Kolind, som endnu ikke er udnyttede.

Kilder:

Kolindsund, Den store Danske, [http://denstoredanske.dk/Danmarks\\_geografi\\_og\\_historie/Danmarks\\_geografi/Jylland/Kolindsund](http://denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Kolindsund) [21.01.13]  
Kolindssunds fremtid. Danmarks Naturfredningsforening, <http://dn.dk/Default.aspx?ID=2878> [21.01.13]



Fig. 2 Det tørlagte Kolindsund



HOLEBY

Byen i landskabet

Landskabet omkring Holeby fremstår som et svagt bølget morænelandskab uden de store terrænforskelle. Landskabet er præget af den intensive planteavl, der igennem årtier har

udnyttet den frugtbare og overvejende lerede jord. Landbrugsarealet udgør næsten 86 % af arealanvendelse i Lolland Kommune mod ca. 66% på landsplan, og det åbne og flade landskab fremtræder med store sammenhængende dyrkede områder og er karakteriseret ved at have nogle af landets største marker.

Området omkring den oprindelige landsby (A),

er som det eneste af byens områder strategisk placeret i forhold til landskabets naturlige forhold, idet området ligger på kanten af et mindre dalstrøg med et mindre reguleret vandløb. Byens resterende områder er primært orienteret i forhold til infrastrukturelle forhold og interne relationer.

Stationsbyområdet (B), der i sin tid blev anlagt



Fig. 1 Orthofoto (DDO 2006) med byens områder

på åben mark, støder fortsat op til åbent landbrugsland på næsten alle sider og er præget af en skarp grænse mellem det bebyggede og den åbne land. Mod nord hænger stationsbyområdet sammen med den tidligere Højbygaard Sukkerfabrik (C). Dette postindustrielle anlæg har i dag en parkagtig karakter på grund af de gamle træer og store grønne arealer. Den nordlige ende af området, som rummer fredskov, er udlagt som et rekreativt område. I tilknytning hertil er der skabt mulighed for udstykning af 3-5 storparceller med åben-lav bebyggelse.

Nordvest for sukkerfabrikken findes Havebyen (D), som er et mindre område med arbejderboliger opført i tilknytning til fabrikken. Området ligger som en selvstændig enklave i kontrast til det åbne landbrugsland og er kun koblet til resten af byen via det rekreative område i den nordlige ende af fabriksområdet.

Mellem den oprindelige landsby og stationsbyen, der med tiden voksede sammen omkring en øst-vestgående bygade, findes velfærdsbyområdet (E), som både rummer offentlige institutioner og en mængde forskellige udstykninger med tæt-lav og åben-lav bebyggelse. Mod syd er området klar afgrænset i forhold til det åbne landbrugsland, med nord er afgrænsningen mere diffus på grund af områdets rekreative arealer. Området støder



Fig. 2 Roeproduktion

desuden op til et skovrejsningsområde planlagt nord for Holeby med henblik på at binde de økologiske forbindelser i landskabet sammen og sikre det bynære friluftsliv.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Hverdagslandskabet op til 2 km fra Holeby er, som det øvrige landskab, meget præget af den landbrugsorienterede arealanvendelse, og der findes ingen større skove eller lignende områder til rekreativ udnyttelse i umiddelbar nærhed. Men der flere vandre og cykel ruter i området blandt andet en 8 km lang sti imellem Holeby og Erindlev. Et andet stiforløb er Roesporet, der tager afsæt i områdets landbrugsmæssige historie og følger den gamle roebane. Jernbane stien, som er anlagt på det gamle jernbanetracé skaber en rekreativ forbindelse mellem Rødby Havn og Maribo.

Langelandskysten mod syd, nogle få kilometer fra Holeby udgør en vigtig rekreativ ressource. Kysten er på store dele af strækningen afgrænset af et dige, som blev etableret efter stormfloden i 1871. Mod nord forholdsvis tæt på byen findes Maribo søerne. Landskabet her et mindre markant dødislandskab bestående af flere søer og vådområder som tilsammen udgør Naturpark Maribo søerne



Fig. 3 Åbent landskab

Landskabelige potentialer

I forbindelse med anlæggelsen af Femern bælt forbindelse har der været fremsat ønsker om etablering af en strandpark nær Rødby, denne ville i givet fald også kunne påvirke Holeby positivt. På grund af diget langs kysten ville en strandpark kunne løfte området både naturmæssigt og rekreativt. Også landskabet omkring Maribo Naturpark rummer en række rekreative potentialer som endnu ikke udnyttes til fulde og som derfor vil kunne udvikles betydeligt. Områdets fredlige og rolige omgivelser vil kunne tiltrække besøgende som netop søger disse egenskaber.

Kilder:

Kommuneplan 2010-2022, Lolland Kommune 2011  
Landskab og arkitektur, Femern Bælt – danske jernbaneanlæg, Banedanmark 2011  
Spor i landskabet, Roesporet ved Lungholm Gods, <http://spor.dk/> [17.01.13]  
Naturpark Maribosøerne, <http://naturparkmaribo.dk/> [17.01.13]



Fig. 4 Naturpark Maribo



HURUP

Byen i landskabet

Hurup er placeret i den sydlige del af Thy mellem Vestkysten og Limfjorden i et særlig karakteristisk landskab, der var afgørende for stationsbyens tilblivelse. Geologisk set er Hurup placeret på en

forholdsvis højtliggende moræne fra sidste istid, området omkring Hurup er et mindre dødisområde mens byen ligger på et jævnt areal, som var medvirkende til at denne lokalitet blev udvalgt for placeringen af stationsbyen.

Tæt på byen findes et randmorænelandskab, der vest for et af byens store parcelhusområder

fra 1960erne (A) er præget af det karakteristiske bakkelandskab. Ashøje, der med sine 93 m. er det højeste punkt i Thy. Ashøje er privatejet og en stor del er tilplantet med skov. Et amfiteater neden for højen fungerer som ramme for friluftsfeststillinger, folkemøder, osv. Der er på toppen af Ashøje et udkigstårn, hvorfra man har vid udsigt ud over det sydlige Thy mellem Limfjorden,

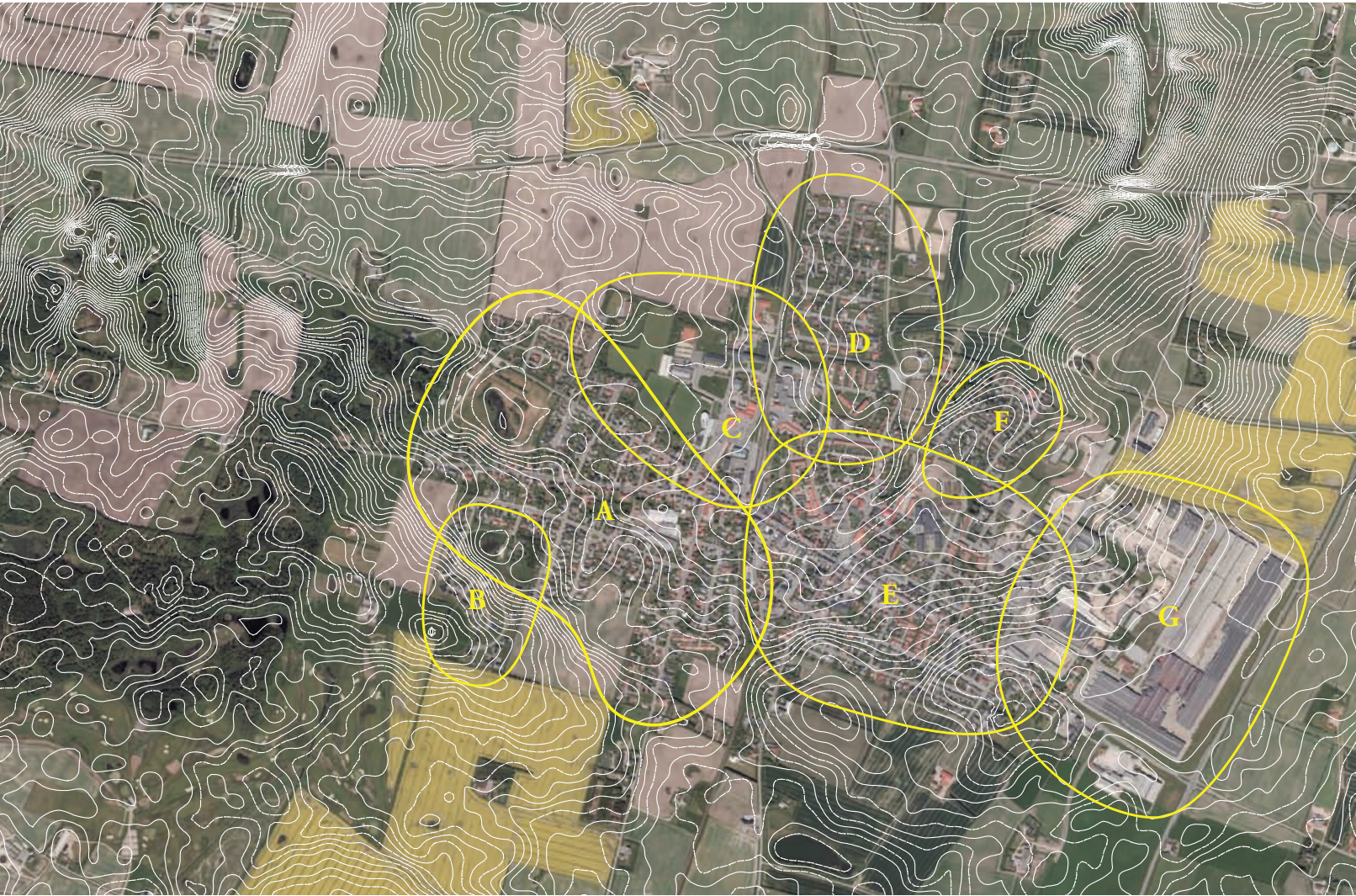


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2006) med byens områder

Vestkysten og Thy Nationalpark.

Området syd for Ashøje er et lettere kuperet landskab omkring Hjælpenbjerg, der flader ud mod sydøst og Hurup. Området er et tidligere hedeområde, der flere steder er tilplantet med plantager (privatejet) men også indeholder flere søer samt mindre engområder. Selvom sammensætningen af træarter er domineret af gran og fyr, er plantagerne meget varierede.

De skovklædte og kuperede bakkelandskaber Ashøje og Hjælpenbjerg har sammen med Hurup Golfbane, en stor rekreativ attraktionsværdi, hvilket har været afgørende for placeringen af de nyere udstykninger på Svanevej i den sydvestlige del af Hurup (B).

I den nordlige del af Hurup, ud mod det flade landskab, der var en af årsagerne til udviklingen af Hurup som stationsby, ligger en stor del af byens offentlige institutioner, såsom skole og boldbaner og svømmebad (C) samt et mindre industriområde og boliger i relation til dette (D). Øst for jernbanen og den eksisterende stationsbygningen ligger Hurup bymidte og handelsgaden Bredgade (E). I området nordøst for Bredgade ligger Hurups bypark. Parken består primært af græsflader og blandede løvtræer og den er omkranset af Bredgades bygninger mod



Fig. 2 Udsigtstårn ved Ashøj

sydvest, jernbanen mod vest og tæt-lavbebyggelse mod syd og øst.

Visby Ådal er et markant landskabstræk i Hurups nordøstlige del, der strækker sig fra den centrale del af byen mod nordøst ud i det kuperede landskab mod Hansbjerg nordøst for byen, hvor den krydses af omfartsvejen (F). På den vestlige side af ådalen ligger Hurup Kirke. På den sydøstlige side og videre op på det flademorænelandskab ligger byens store industriområde, der består en lang række forskelligartede produktionsvirksomheder, herunder vinduesproducenten IdealCombi A/S (G).

Hverdags- og udflugtslandskabet

Umiddelbart sydvest for Hurup findes en større golfbane, som er placeret syd for Hennings plantage, der sammen med skoven omkring Ashøj udgør et større næsten sammenhængende skov- og naturområde, som er let tilgængeligt for byen befolkning. Indenfor 2 km afgrænsningen er der ikke adgang til hav og fjor. Visby å løber fra bygrænsen mod nord, på en dels af vejen udgår den et rekreativt område, og der løber en sti langs åen. Netop denne del kunne udvikles yderligere som et nærrekreativt landskab.

Fra Hurup er der indenfor relativ kortafstand



Fig. 3 Udsigt mod Limfjorden

(henholdsvis 12 og 3 km) adgang til det Vesterhavet, Nissum Bredning, Visby Bredning og Krikvig. Byen er samtidig placeret mindre end 8 km fra Danmarks første nationalpark som nok også samtidig er Danmarks største sammenhængende naturområde. Disse forhold bevirker, at der er ualmindeligt gode muligheder for naturoplevelser i det tilknyttede udflugtslandskab.

Landskabelige potentialer

Oplevelser der er knyttet det at færdes i natur og landskab er allerede eksisterende i og omkring Hurup. Hurup er dog ikke ene om at have disse kvaliteter, i nærheden af byen findes også Stationsbyerne Snedsted og Bedsted, som på mange måder har de samme karakteristika. Lokaliseringen i forhold til hav, fjord og nationalpark medfører dog, at der netop omkring Hurup findes et stort uudnyttet potentiale, som burde kunne få indflydelse på byens kommende udvikling.

Kilder:  
<http://da.wikipedia.org/hurup/> [16.01.13]  
 Ashøj, Den store Danske, [http://denstoredanske.dk/Danmarks\\_geografi\\_og\\_historie/Danmarks\\_geografi/Jylland/Ash%C3%B8j](http://denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Ash%C3%B8j) [21.01.13]



Fig. 4 Nyt boligområde ved Svanevej



Byen i landskabet

Langå er placeret ved den NØ-SØ-gående del af Gudenådalen, som her er forbundet med de øvrige dale i et komplekse system. Byen ligger geologisk set i Østjylland, men er samtidig meget tæt på isens hovedstilstandsline, hvilket giver et morænelandskab med store topografiske og jordbundmæssige forskelle. Landskabet omkring Langå veksler mellem et relativt fladt plateau og de brede dybtliggende dale som Gudenådalen og Nørreådalen. Dalenes sider ofte er bevoksede med skov. Herudover findes der på moræneplateauet en række skove i umiddelbar nærhed af byen fx Løjstrup skov, Houlbjerg skov, Toholt skov og Johannesberg skov.

Den oprindelige landsby (A), der frem til omkring 1930 lå isoleret fra stationsbyen, er placeret relativt højt hævet over ådalen lidt inde på moræneplateauet i en mindre slugt. I denne slugt findes samtidig Langå Sø, som en lille lavvandet sø med stor rekreativ værdi. Søen er omkranset af bebyggelse i den nordlige ende og området ved søen benyttes af de lokale beboere til rekreative formål. Søen har tidligere været afvandet og er ret næringsbelastet.

Nord for den oprindelige landsby ligger byens nye bolig-område Digterparken og Grønhøj (B), der mod vest grænser op til det åbne landbrugs-land. De nye boligområder forholder sig til den storslåede udsigt over ådalen, men er ellers ikke specielt integreret i landskabet og har ikke den tætte kontakt til det rekreative hverdagslandskab.

Stationsbyen (C) er anlagt på kanten af Gudenådalen et sted hvor den møder Lilleådalen og hvor det var muligt at forbinde den nord-sydgående og øst-vestgående jernbane. Stationsbyens placering på kanten af ådalen med dens flade enge og skovbevoksede sider giver bebyggelsen karakter

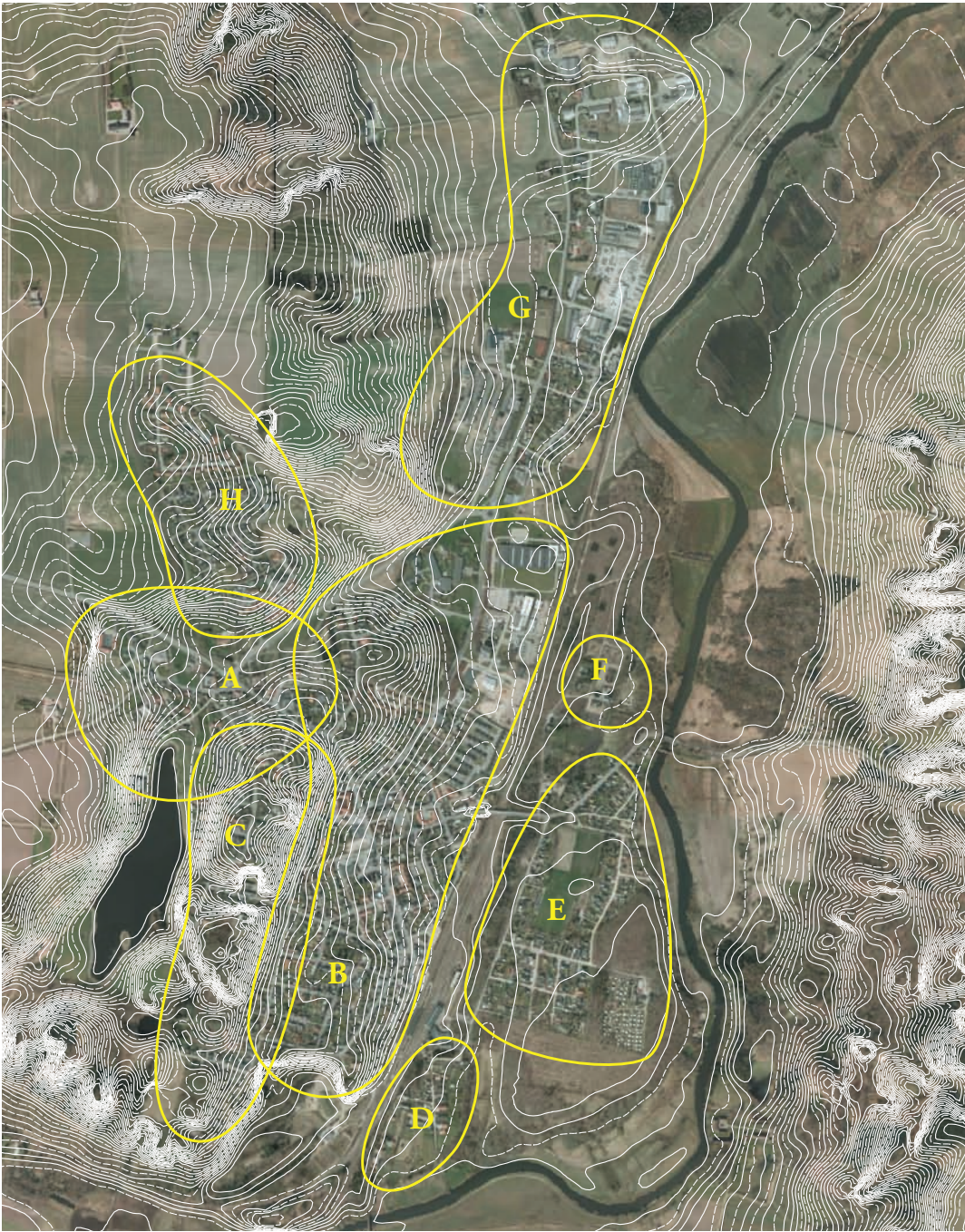


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2006) med byens områder



Fig. 2 Gudenåen ved Løjstrup Skov

og skaber gode udsigtsforhold især for husene på den øverste del.

Stationsbyen og den gamle landsby ligger på hver sin side af et markant bakkedrag (D), der visuelt adskiller de to byområder. Dette bakkedrag er i store træk bebygget med villaer, der enten har udsigten udover ådalen eller søen og alle har tæt kontakt til de rekreative kvaliteter. Det gælder blandt andet Vestparken, som er en bynær skov, hvor der afholdes flere forskellige kulturelle arrangementer.

Vest for banen i bunden af ådalen findes Skovlystskvarteret (E), der er et boligområde udbygget fra 1930'erne og fremefter. Området er karakteriseret ved en tæt kontakt til de rekreative kvaliteter, som knytter sig til Gudenåen og ens enge. Åen er samtidig en regional turistattraktion med mulighed for kanosejllads, vandring langs den gamle pramdragersti og et unikt lakse- og havørredfiskeri, hvilket danne grundlag for byens campingplads, der ligger i dette område.

I ådalen findes endnu et boligområde Skovkrogen (F), der både rummer ældre villaer og nye bolig- og jordbrugsparceller. Området ligger meget naturskønt med tæt kontakt til åen og grænser ligesom Skovlystskvarteret op til Langå Egeskov, der er et unikt eksempel på en 200 år



Fig. 3 Langå Sø set fra Vestparken

gammel egeskov i Danmark, der ejes og plejes af Danmarks Naturfond, der i 1992 købte skoven af Løjstrup Hovedgaard.

Nord for Skovlystskvarteret findes et mindre område udlagt til erhverv og offentlige formål (G). Området rummer blandt andet byens rensningsanlæg, som benyttet åen som recipient. Området ligger meget naturskønt i et grønt rekreativt område mellem åen og banen. På den anden side af banen i et bånd langs Randersvej findes et andet område udlagt til erhverv og offentlige formål (H). Dette område er placeret på plateauet mellem ådalens mere stejle skråningen mod vest og engområdet omkring åen mod øst. Kontakten til engområdet afskæres af banen, der udgør en effektiv og markant grænse.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Langås placering på kanten af Gudenådalen betyder at hverdagslandskabet rummer mange rekreative muligheder. De skovbevoksede dalsider giver let adgang til bynær skov og selve ådalen byder på en varieret natur og unikke oplevelsesmæssige kvaliteter. Regner man udflugtslandskabet med bliver de oplevelsesmæssige kvaliteter endnu større. I kraft af byens centrale placering i forhold til Gudenådalen og Nørreådalen, der regnes for nogle af de smukkeste ådale i Danmark, findes der inde for en afstand af 20 km et meget stort

udbud af naturrelaterede oplevelsesmuligheder.

Landskabelige potentialer

Langå nyder godt af sin placering i det naturskønne landskab, men byens landskabelige potentialer kunne udnyttes bedre, eksempelvis ved at udbygge og videreudvikle byens stisystem. Hertil kommer at byens nye boligområder primært udnytte udsigten og ellers ikke knytter sig specielt til de landskabelige kvaliteter.

Gudenåen spiller allerede i dag en betydelig rolle i forhold til byens identitet og dens rekreative muligheder, men heller ikke disse potentiale udnyttes til fulde. Historien som er knyttet til åens og dens anvendelse, eksempelvis dens betydning for den første industrialisering, vil kunne anvendes i en markedsføring af byen, hvor der fokuseres på landskabet og dets betydning op gennem tiden. Lystfiskeriet i Gudenåen er med en aktiv udsætningspolitik blevet særdeles attraktivt og med fangst af laks på op til 18 kg. Det betyder at åen på linje med andre kendte fiskevande som fx Mårum i Sverige udgør et rekreativt potentiale på internationalt niveau, som langt fra udnyttes til fulde.

Kilder:

Danmarks Naturfredningsforening, Langå Egeskov 2007  
Langå Guiden, <http://www.langaa-guiden.dk/> [12.12.12]  
Randers Kommune, Langå, Landsbyregistrering 2011  
Naturstyrelsen, <http://www.naturstyrelsen.dk/> [12.12.12]  
Vestpark Festival, <http://www.vestpark.dk/> [12.12.12]  
Viborg Kommune, <http://viborg.dk/> [12.12.12]



SKÆVINGE

Byen i landskabet

Skævinge er placeret i et område, der er specielt i forhold til det øvrige Nordsjællandske moræne-landskab, som dels præges af en række nord-syd-gående israndslinier og en række øst-vestgående tunneldale. Skævinge er derimod lokaliseret på en større smeltevandsslette med meget ringe topografi, højdeforholdene varierer typisk mellem 8 og 14 meter med enkelte bakker mellem 18 og 32 meter. Landskabet er præget af lokaliseringen på smeltevandssletten og da området traditionelt har været anvendt til landbrug har det forholdsvis flade landskab næsten været uden bevoksning.

Stationen blev anlagt tæt på den oprindelige landsby i et landskab præget af intensivt landbrugsdrift og med sparsom bevoksning. Fra området omkring stationen og bymidten (A) er det mod sysvest stadigt muligt at få et kig udover det åbne landbrugsland.

Infrastrukturelt er byen opbygget omkring Hovedgaden, Ny Harløsevej og Strøvej, hvilket giver byen en slags trekloverform (B-C-D), der er med til at sikre en god kontakt til det omkringliggende landskab. Områderne her rummer mange forskellige eksempler på åben-lav og tæt-lav bebyggelser udbygget etapevis over en længere periode. Et af de seneste eksempler findes i område D, hvor der mod vest er blevet udstykket parceller til enfamiliehuse med udsigt over landskabet, der her falder ned mod Havelse Å.

Mellem områderne B og C findes et rekreativt område med blandt andet skole og sportsbaner (E). Dette område kommer i fremtiden til at grænse op til et større natur- og skovrejsningsområde, der er planlagt nord for byen. Her har Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Energi, som indvinder drikkevand fra grundvandsmagasiner under Skævinge og Slangstrup

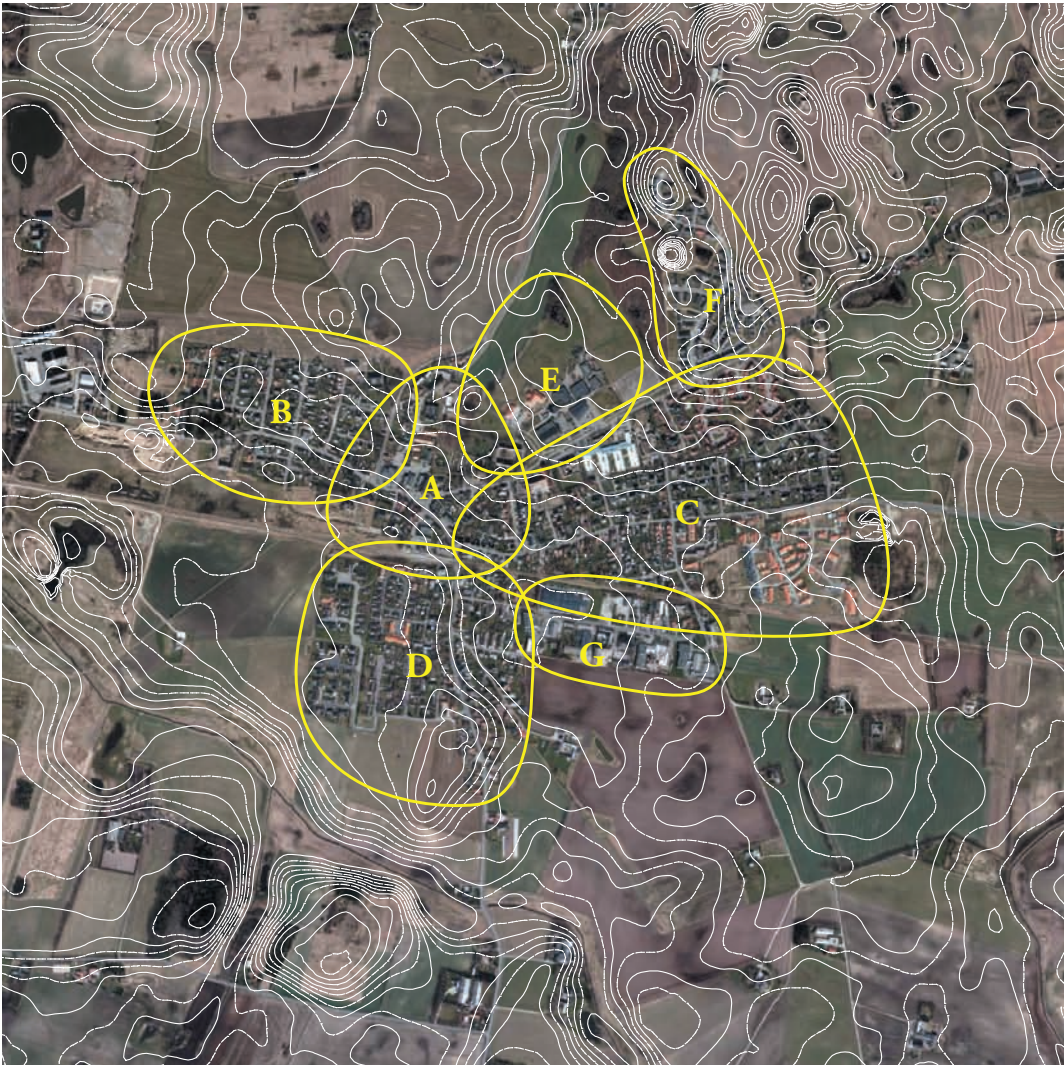


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2006) med byens områder

Kommuner, taget initiativ til et stort skovrejsnings- og naturgenopretningsprojekt, som omfatter Skævinge skov på 720 ha og Gørløse skov på 380 ha. Formålet med projektet er dels at skabe rekreative, bynært skov- og naturområde, til gavn for borgerne i kommunen, dels at øge beskyttelsen af grundvandet ved tilplantning af skov.

Boligområdet Bomparken (F), der blev lokalplan-

lagt i 2004, er seneste eksempel på boligudbygningen i Skævinge. Området grænser op til det eksisterende skovbryn og kobler sig til det kommende natur- og skovrejsningsområde. I modsætning til mange af de tidligere boligområder med åben-lav og tæt-lav bebyggelse, der ofte er organiseret i forhold til egne interne kvaliteter, er dette område organiseret med henblik på at udnytte landskabets æstetiske og rekreative kvaliteter.

Mellem områderne C og D findes et mindre erhvervsområde (G), der grænser direkte op til det åbne landbrugsland.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Hverdagslandskabet præges af det åbne landbrugslandskab med forholdsvis ringe variation, dog udgør den bynære skov på 400 ha med stier, åbne pladser og lysninger et meget væsentligt landskabselement med et stort rekreativt potentiale.

Et andet væsentligt landskabselement, der ligger inden for gåafstand fra Skævinge er Lundebakke, som udgør en del af Strøbjerg. Her etablerede



Fig. 2 Landskabet ved Skævinge

Frederiksborg Amt i sin tid en sti langs toppen af åsen, hvorfra der i ca. 40 meters højde er der en meget god udsigt over det omkringliggende landskab. Landskabet langs åsen er desuden karakteriseret af fraværet af menneskeskabt støj, hvilket er en stor sjældenhed i det nordsjællandske landskab. Til trods for at åsen rummer et stort oplevelsesmæssigt potentiale, som kunne udnyttes langt bedre, vedligeholdes stien tilsyneladende ikke længere.

Hvor hverdagslandskaber omkring Skævinge byder på begrænsede muligheder, så byder udflugtslandskaber til gengæld på mange interessante muligheder. Indenfor en afstand på 20 km er der både adgang til Roskildefjord, Gribskov og Jægerspris Nordskov. Hertil kommer at Skævinge

ikke ligger længere end 4 km fra Arresø på 40.7 km².

Landskabelige potentialer

Skævinges placering med på smeltevandssletten og den landbrugsmæssige udnyttelse, som er forholdsvis intensiv, bevirker at der ikke er mange landskabelige oplevelsesmuligheder umiddelbart omkring Skævinge. Til gengæld ligger byen tæt på en række landskabselementer med stor oplevelsesmæssigt potentiale som fx Arresø. Roskilde Fjord og Gribskov, hvilket er en styrke i forhold til bosætning.

De landskabelige potentialer i umiddelbar nærhed af Skævinge er ikke mange, derfor kunne dem der findes udnytte bedre. Området omkring Lundebakke er et godt eksempel på et uudnyttet potentiale. Samtidig bør det nævnes, at det planlagte natur- og skovrejsningsområde nord for byen på sigt vil forøge byens landskabelige kvaliteter væsentligt, eksempelvis ved at skabe en landskabelig forbindelse helt til Arresø.

Kilder:

Hillerød Kommune, Landskabskarakteranalyse, <http://hillerod.odeum.com/> [17.12.12]  
Kongernes Nordsjælland. Landskabsanalyse Skov og Naturstyrelsen 2005  
Skævinge Kommune, Kommuneplan 2005-2017, <http://skaevinge.odeum.com/> [17.12.12]



## ØRBÆK

### Byen i landskabet

Ørbæk stationsby er placeret på et 60 m høj moræne plateau centralt i det østfynske morænelandskab. Landskabet er præget af byens placering i nær tilknytning til Ørbæk Tunneldalsystem, der med en samlet længde på 30 km. strækker sig fra Holckenhavn Fjord i nord til Gislev og Kongshøj ådal i syd. Ørbæk Ådal (tunneldal) er karakteriseret ved at den er smal og har stejle sider samt en ujævn bund med små søer og bakker. Åsen er en markant bakke i bunden af Ørbæk Ådal, der er med til at bibringe området forskellige landskabsrumligheder.

Dalsiderne ned mod Ørbæk Å er overvejende opdyrkede, men består ved Ørbæk også af skovområder, krat og småbevoksninger, der tilsammen danner en mosaik af landskabsrum i nær relation til byen. Vandet i Ørbæk Å har tidligere været udnyttet, hvorfor der stadig findes mølledamme jævnt fordelt i den snævre ådal. Den oprindelige landsby (A) lå i bunden af tunneldalen i nær relation til vandløbene. Her, i den flade ådal tæt på det oprindelige Ørbæk, er der i dag i forbindelse med Firkløverskolen og byens øvrige uddannelsesinstitutioner udbygget en række offentlige sportsanlæg.

Øst for åsen og op ad skråningerne mod moræneplateauet øst for Ørbæk ligger et markant skovområde, der er med til at give byens nordøstlige parcelhusområder karakter (B). I området i bunden af ådalen ligger Åsmosen, der i dag fremstår som skov med forskellige beplantningstyper og jordbundsforhold.

I den nordlige del af Ørbæk ligger hovedgaden, området med den tidligere stationsbygning og et erhvervs- og industriområde (C). Ørbæk mosteri er nøje knyttet til en række frugtavlere i oplandet som fremstår som et blandet landbrugslandskab.

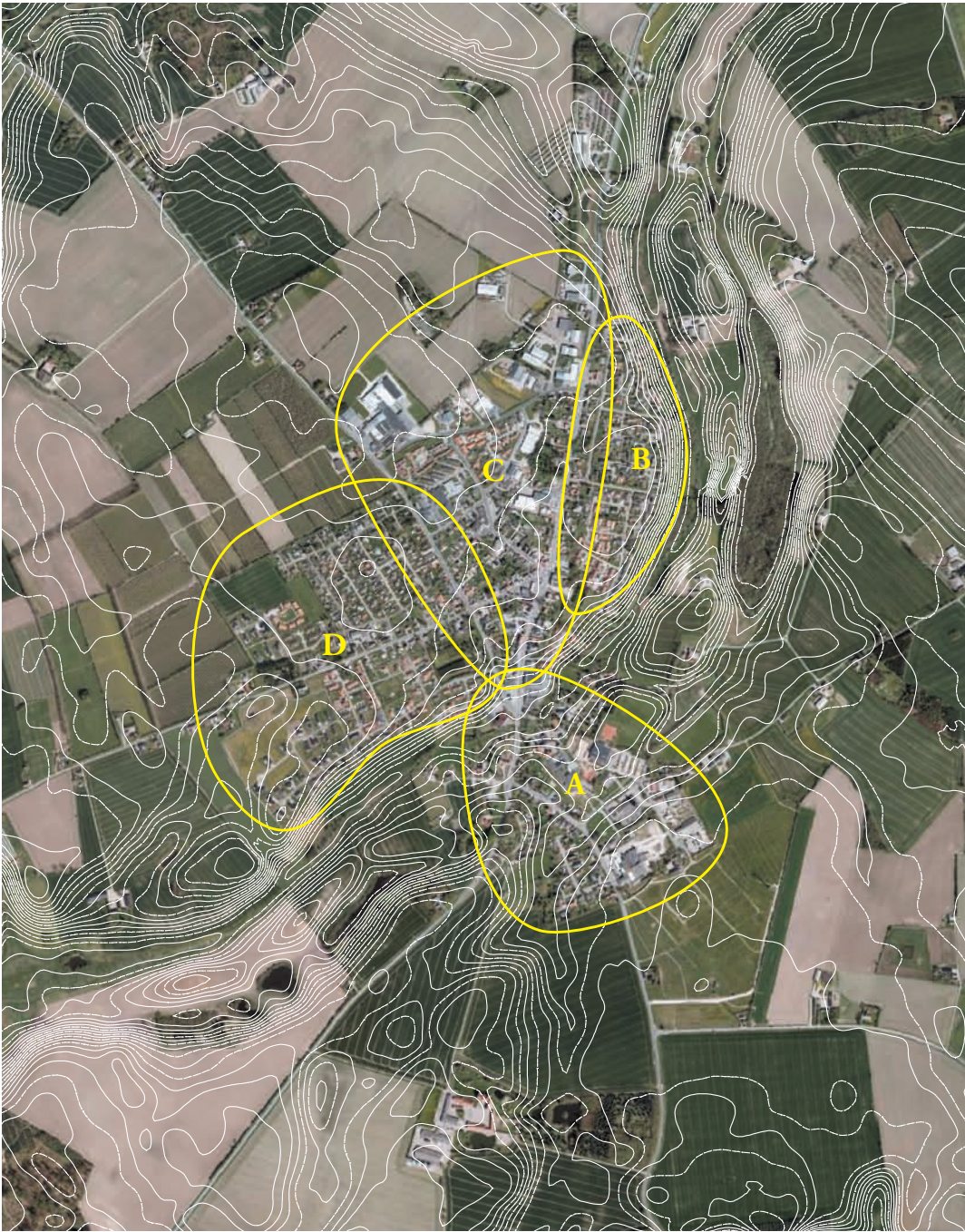


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2006) med byens områder

Frugtplantagerne nordøst for byen blev etableret i 1938 og producerer hovedsagligt æbler, jordbær, solbær og kirsebær. På trods af fokus på produkter til industrien, har Ørbæk Mostfabrik i mindre målestok opretholdt et lille sortiment af æblemost og blandet saft, fremstillet af ren frugtsaft. Disse produkter bliver hovedsagligt afsat til gårdbutikker på Fyn.

De nyeste boligudstyknings er placeret på morænefladen i byens vestlige del og er afgrænset af frugtplantager mod nord og ådalen mod syd, i nær relation til herregårdslandskabet længere mod sydøst (D).

### Hverdags- og udflugtslandskabet

På grund af den store lokale variation i landska-

bet, som ses i området, er Ørbæk forbundet med mange rekreative og landskabelige oplevelser. Disse oplevelsesmuligheder er især er knyttet til kulturlandskabet, ofte er de forbundet med et måske lidt romantisk islæt i form af de ældre herregårdslandskaber og de tilknyttede slotte. Ørbæk ligger desuden kun omkring 8 km fra storbælt-skysten, som dermed let kan nås fra byen. De nærliggende mindre skove og bækken udgør de meste markante elementer I hverdagslandskabet. Langs bækkens forløb i byens østlige afgrænsning er der udviklet et rekreativt område som kunne udbygges yderligere. En nye bebyggelse fra 2010 ved Mejerivængt i byens udkant kobler byen til landskabet igennem at skabe visuelle landskabsoplevelser for den nye bebyggelse.



Fig. 2 Ørbækken

De omkringliggende godslandskaber og slotte udgør, sammen med den forholdsvis nærliggende kyst, et stor rekreativt potentiale, som allerede udnyttes i et vist omfang. Samtidig er der fra Ørbæk mindre end 10 km til Nyborg og Odense ligger kun ca. 20 km fra byen.

### Landskabelige potentialer

Det der springer i øjnene er det varierede og frodige østfynske moræne landskab med en blanding af mindre gårdlandskaber og egentlige godslandskaber. Der ses mange mindre landsbyer i området, som er relativt tæt bebygget. Ind imellem bebyggelserne ses adskillige mindre skove. Der findes omkring Ørbæk et større potentiale for at udnytte beliggenheden til at knytte byen yderligere til det omkringliggende kulturlandskab. Kombinationen af byens og sognets veldokumenterede historie kan udnyttes i højere grad end det sker i dag, hvilket kan medvirke både til at tiltrække besøgende og turister.

Kilder:

Glimt af Ørbæks historie, Nyborg, Ullerslev, Ørbæk Lokal historiske arkiver, <http://nyborgbibliotek.dk/lokalweb/nbNyborgLokalarkiv/orbekshistorie.htm> [21.01.13]  
Ørbæk Borgerforening, <http://orbek-borgerforening.dk/> [21.01.13]



## STATIONSBYERNE OG DE LANDSKABELIGE POTENTIALER

Analysen af de seks stationsbyer viser, at de ligger i vidt forskellige landskaber og at disse landskaber er forbundet med meget forskellige landskabelige potentialer. Set i forhold til det natursyn som dominerer for nærværende, er nogle af stationsbyerne placeret i landskaber med store æstetiske og naturmæssige værdier. Disse værdier opstår som kombination af terrænmæssige og hydrologiske forhold, hvor vegetationen og ikke mindst adgangen til nærliggende skove har stor betydning.

Nogle landskaber er mere enkle at udnytte rekreativt end andre, og der er også forskel på hvor stort det rekreative potentiale er som udgangspunkt, eksempelvis er Langå placeret i et meget dramatisk landskab, hvor unikke terrænmæssige forhold gør det nemt at udnytte landskabets visuelle kvaliteter. Men selv landskaber, som måske umiddelbart rummer relativt få landskabelige kvaliteter/muligheder, kan udnytte landskabets særlige karakter igennem målrettede tiltag. Dette kan være tiltag som skabelse af rekreative stiforløb eventuelt med afsæt i lokale historiske forhold, hvilket eksempelvis er tilfældet ved Holeby. Her har man i form af Roesporet og Jernbanestien etableret vandre- og cykelstier, der udnytter det flade landskab og gør det mere attraktivt og tilgængeligt både for besøgende og lokale i området. Et andet eksempel på tiltag som arbejder med at gøre det eksisterende landskab og det kvaliteter mere tilgængeligt findes i I Ørbæk, hvor der er etableret en rekreativ sti i bykanten, som følger et mindre vandløb. På denne måde transformeres en del af byranden til et lokalt rekreativt landskab, der især appellerer til områdets beboer.

En anden tilgang til landskabet kan være at skabe eller tilføje de kvaliteter, som landskabet måske

mangler i forhold til de aktuelle behov. Det er eksempelvis sket i det næsten skovløse landskab omkring Skævinge, som tidligere var domineret af landbruget og tilpasset de vilkår, som denne arealanvendelse krævende. I de senere år er der her sket en tilplantning med en ny rekreativ skov, som går helt ind til byranden i det ellers skovløse landskab.

Analysen viser også, at tiltagene rettet mod at udnyttet landskabets æstetiske og naturmæssige værdier ofte sker i et meget lokalt perspektiv og primært henvender sig mod hverdagslandskabet. Det er med andre ord sjældent at stationsbyerne udnytter det forhold, at der ofte findes store landskabelige og rekreative kvaliteter i det nærliggende besøgslandskab. Kvaliteter som gennem en målrettet formidlingsindsats vil kunne skabe en øget opmærksomhed på byens placering i landskabet.

Det springer også i øjnene, at den mest hyppige udnyttelse af landskabet findes i udviklingen af nye bebyggelsesformer, som fokuserer på at skabe udsigt og udnytte de visuelle kvaliteter, der findes i landskabet. Disse nye bebyggelser i byranden er orienteret imod landskabet, men det er derimod sjældent at denne orientering følges op med tiltag, der skaber en forbedret tilgængelighed. Med andre ord er der en tendens til at landskabets æstetiske og naturmæssige kvaliteter reduceres til en rent visuelt anliggende og at landskabets rekreative kvaliteter ikke udnyttes til fulde.

Samlet kan det konkluderes, at der for de undersøgte stationsbyer findes et stort uudnyttet landskabeligt potentiale. Visse steder vil forholdene kunne forbedres igennem forholdsvis enkle tiltag, andre steder som eksempelvis ved Kolind vil en tilbageførelse af del af Kolindsund kunne åbne op for meget store rekreative og naturmæssige kvaliteter, men samtidig indebære forholdsvis store investeringer.



